Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem | Cena numeru pojedyńczego 40 groszy

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 16 (33) | POZNAŃ, WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW, KATOWICE | Rok II

NUMER SZKOLNY

Pierwszemu Pułkowi Lotniczemu.

Lotnicy

W orłowe oto lecą szlaki,
w huku motorów, w gwiździe lin,
— jak ostry, śmiercionośny klin,
o nieruchomych skrzydłach ptaki
w orłowe oto lecą szlaki . . .
w huku motorów, w gwiździe lin.

Odziani w skromny mundur khaki,
w polowy, oficerski french,
od orderowych wstążek tęcz
blask mają w oczach dziwny taki.
W orłowe oto lecą szlaki,
lecą na ciężką walkę wręcz.

Biją im w skroniach tętna młoty,
pali się w pewnej dłoni czyn.
Jak film bajecznych jakichś kin,
— suną nad ziemią samoloty
w słońca czerwony blask i złoty,
w huku motorów, w gwiździe lin . . .

Karabinowych luf wyloty
obfity śmierci dadzą lunch —
Wichrze — wśród linek graj i dźwięcz
sygnały śmierci dla piechoty! —
bo oto polskie samoloty
lecą do ciężkiej walki wręcz —

W orłowe oto lecą szlaki,
w huku motorów, w gwiździe lin,
— jak ostry, śmiercionośny klin,
o nieruchomych skrzydłach ptaki
w orłowe oto lecą szlaki . . .
w huku motorów, w gwiździe lin.

MEISSNER, por. - pilot.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, POZNAŃ, PLAC WOLNOŚCI 14a. TELEFON 53-78.

LOTNIK

ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

Nr. 16 (33) | POZNAŃ, WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW, KATOWICE | Rok II

NUMER SZKOLNY

Pierwszemu Pułkowi Lotniczemu.

Lotnicy

W orłowe oto lecą szlaki,
w huku motorów, w gwiździe lin,
— jak ostry, śmiercionośny klin,
o nieruchomych skrzydłach ptaki
w orłowe oto lecą szlaki . . .
w huku motorów, w gwiździe lin.

Odziani w skromny mundur khaki,
w polowy, oficerski french,
od orderowych wstążek tęcz
blask mają w oczach dziwny taki.
W orłowe oto lecą szlaki,
lecą na ciężką walkę wręcz.

Biją im w skroniach tętna młoty,
pali się w pewnej dłoni czyn.
Jak film bajecznych jakichś kin,
— suną nad ziemią samoloty
w słońca czerwony blask i złoty,
w huku motorów, w gwiździe lin . . .

Karabinowych luf wyloty
obfity śmierci dadzą lunch —
Wichrze — wśród linek graj i dźwięcz
sygnały śmierci dla piechoty! —
bo oto polskie samoloty
lecą do ciężkiej walki wręcz —

W orłowe oto lecą szlaki,
w huku motorów, w gwiździe lin,
— jak ostry, śmiercionośny klin,
o nieruchomych skrzydłach ptaki
w orłowe oto lecą szlaki . . .
w huku motorów, w gwiździe lin.

MEISSNER, por. - pilot.

Od Redakcji.

Redakcja „LOTNIKA“ otrzymuje ustawicznie wiele listów z prośbą o informacje o warunkach przyjęcia i szkolenia w szkołach Pilotów. Odpowiadanie na każdy list oddzielnie, jest dla Redakcji nieco uciążliwem, dlatego oddajemy do rąk P. T. czytelników numer niniejszy poświęcony szkolnictwu lotniczemu i zawierający możliwie szczegółowe informacje.

Równocześnie z przyjemnością stwierdzamy, że pomimo pewnej niewygody jaką sprawia nam ogromna ilość listów, świadczy ona dodatnio o wzroście zainteresowania się lotnictwem no i, bądźmy trochę zarozumiali naszem pismem.

Szkół pilotów posiadamy dziś w Polsce trzy. Wojskowa szkoła Pilotów w Bydgoszczy, której poświęcamy osobny artykuł, cywilna szkoła Pilotów przy fabryce „Samolot“ w Ławicy pod Poznaniem, której warunki zawarte są w artykule „Jak zostać pilotem“ i wreszcie szkołę Pilotów Polskiego Towarzystwa Lotniczego w Warszawie, która podała nam bardzo ograniczoną ilość wiadomości o sobie, którymi podzielimy się z P. T. czytelnikami w następnym numerze.

Jak zostać pilotem?

Jeszcze niedawno zwykły śmiertelnik, rwący się gwałtownie w przestworza miał znacznie utrudnioną realizację swych marzeń. Dziś, gdy zawdzięczając inicjatywie ludzi rozumiejących znaczenie lotnictwa dla kraju, posiadamy w Ławicy szkołę Pilotów cywilnych — taki nieopierzony osobnik może z łatwością, przy odrobinie dobrej woli pozostać panem chmur, czy też zdobywcą podniebnym. Jak to uczynić? Na początek, gdy namiętność do latania staje się dokuczliwą, należy się zastanowić, czy posiada się niezbędne do tego warunki fizyczne (zewnętrzne niekonieczne).

O ile sądzisz, miły kandydacie, że masz zdrowe płuca, serce i nerwy, oraz dobry wzrok i słuch (rozumie się wymaganym jest również posiadanie rąk i nóg), nie namyślaj się wiele i wystaraj się o świadectwa, które wymagają nieco chodzenia, ale — naco się nie zdecyduje młody człowiek tknięty żądzą latania.

Potrzeba, aby się wystarał o dowody, że posiadasz:

1. Obywatelstwo polskie.
2. Wiek od 17 do 28 lat.
3. Świadectwo moralności władz administracyjnych lub wojskowych (D. O. K.).
4. Conajmniej 4 klasy szkoły średniej.
   Równocześnie musisz złożyć:
5. Deklarację:
   a) Zobowiązania się do służby w wojskach lotniczych, jeżeli jeszcze nie służyłeś w wojsku.
   b) Zobowiązania do dalszej służby 10 miesięcznej w wojskach lotniczych, jeżeli masz już odbytą służbę wojskową.

Gdy zdobędziesz świadectwa, że odpowiadasz powyższym warunkom uczyń z nich uwierzytelnione odpisy, dołącz wniosek i prześlij do Cywilnej Szkoły Pilotów przy wytwórni „Samolot“ w Poznaniu. Po złożeniu wniosku otrzymasz ze szkoły zaświadczenie na zbadanie przez Komisję lekarską w Dowództwie Okręgu Korpusu, najbliższem do miejsca twego zamieszkania, dokąd się udasz i gdzie o dziwo, normalny kandydat na pilota zachowuje się wręcz odwrotnie, niż normalny poborowy, t. z. blaguje, że jest zdrów, w przeciwieństwie do poborowego, który zwykle twierdzi, że jest chory. Od siebie radzimy Ci, zachować zimną krew, gdy będą Cię kręcić na specjalnym krześle, ewentualnie trenować się zawczasu w tym kierunku. Taboret do fortepianu oddaje tu znakomite usługi. Prócz tego radzimy Ci dobrze wytrzeszczać oczy przy odczytywaniu liter na odległość — tej próby nie unikniesz, a od niej zależy przyjęcie.

Gdy przejdziesz tę inkwizycję z wynikiem pomyślnym, możesz już patrzeć urągliwie na chmury i mówić: „Czekajcie. Maluczko, a pokażę wam... podwozie samolotu“.

Gdy nakoniec po niecierpliwem oczekiwaniu otrzymasz przydział do szkoły Pilotów, należy postarać się o walizkę z niezbędnymi rzeczami i zarzuciwszy ją na plecy, udać się do Ławicy, gdzie wyznaczą Ci kwaterę, i wydadzą ekwipunek lotniczy, złożony z kombinezonu t. z. spodni wraz z kaftanem z jednej sztuki, kasku lotniczego i okularów. Przy wyborze kasku radzimy uważać, by nie był za mały, bo to działa ogłupiająco, a za duży również nie dodaje rozumu. Wydanie ekwipunku jest punktem zwrotnym w Twem życiu.

Od tego momentu zaczynasz prowadzić życie prawie klasztorne, a uczestnicząc stale w rozmowach o lataniu, wchodzisz coraz bardziej w trans lotniczego życia, myślenia i soczystych wyrażeń. Po miesiącu już napewno na wszystko będziesz patrzył z.... lotu ptaka i w każdej rozmowie będziesz używał zwrotów i porównań, w których części samolotu będą zasadniczym składnikiem. Nawet, wierzaj nam w zastosowaniu do, płci pięknej. To jest jednak dobre, normalne i nieodzownie potrzebne do wytworzenia rozmachu lotniczego.

Prócz tego otrzymasz wikt oraz w przyszłości 15 zł. miesięcznie na takie przedmioty, jak pasta do zębów i butów i t. p. użyteczne rzeczy. (15 zł. jest wykładnikiem chojności L. O. P. P., która nietylko pozwala się uczyć za darmo ale nawet dba o czystość twych zębów i butów).

Na razie kwatera będzie w koszarach wojskowych na Ławicy, w niedługim jednak czasie ukończy się budowę internatu, w którym będzie stołownia i kantyna. Prócz tego w tym roku jeszcze ukończy się budowę mieszkań dla uczni.

Następnie rozpoczyna się kurs w szkole, który trwa od marca do grudnia. Dzieli się na teoretyczny i na praktyczny. Kurs teoretyczny obejmuje sporo przedmiotów, wszystko to jednak rzeczy bardzo interesujące i konieczne dla pilota. Wykłada się na kursie następujące przedmioty: silniki lotnicze, budowa samolotów, aerodynamika, kartografja i terenoznawstwo, zasady pilotażu, geografja lotnicza, meteorologja i historja lotnictwa. Prócz tego obowiązkowe zajęcia praktyczne w warsztatach, zwykle ulubione przez uczni, ze względu na możność usmarowania się przy rozbiorze silników, co dodaje srodze lotniczego wyglądu. Obowiązkowe jest również uprawianie sportów.

gów jeszcze nie samodzielnych. Prócz tego zamienia się on w przeciągu jednego dnia w chodzącą studnię rad i wskazówek nawet dla starszych pilotów. Od tego też dnia zaczyna chodzić bezustannie w kombinezonie i jedwabnej pończosze — talizmanie — na głowie, które to przedmioty nosił dotychczas nieco wstydliwie.

Po odbyciu pewnej ilości lotów samodzielnych na samolocie Hanriot H 28, przechodzi uczeń z kolei na typ tak zwany przejściowy Hanriot H 19, na którym doskonali się w lataniu. W dalszym ciągu przechodzi na samoloty linjowe: Breguet 14, Bristol — Fighter, Potez 15 A 2. Przed przejściem z jednego typu na następny składa uczeń egzamin w..... powietrzu, w postaci pewnych określonych z góry lotów, dających możność oceny nabytej zdolności latania.

Po ukończeniu obu kursów uczeń składa ogólny egzamin teoretyczny i praktyczny, obejmujący



CYWILNA SZKOŁA PILOTÓW PRZY FABRYCE „SAMOLOT“ W POZNANIU.
Grupa uczni pilotów wraz z dyrektorem i instruktorami przed płatowcami.

Po ukończeniu kursu teoretycznego składa się egzamin z nabytych wiadomości.

Kurs praktyczny daje uczniowi wyszkolenie w lataniu. Szkolenie zaczyna się od chrztu powietrznego t. zn. paru lotów z instruktorem w celu obycia ucznia z powietrzem. Następnie zaczyna się właściwe, regularne szkolenie na samolotach typu Hanriot H 28, posiadających podwójne sterowanie. Aparat dwusterowy posiada dwa urządzenia do sterowania połączone ze sobą, jedno dla instruktora, drugie dla ucznia. Uczeń, szkoląc się trzyma ręce na sterach i w ten sposób pojmuje zasady prowadzenia — w miarę postępów nauki instruktor pozostawia coraz więcej inicjatywy uczniowi. Codzień odbywa uczeń pewną ilość lotów (6—10) z instruktorem, ucząc się stopniowo trudnej sztuki lądowania. Gdy ją nabędzie, co następuje po 50—80 lotach, zależnie od uzdolnienia, następuje wielki moment oczekiwany z radością i strachem przez każdego nowicjusza — pierwszy lot samodzielny.

Po szczęśliwem jego odbyciu, uczeń staje się naraz człowiekiem w którego wzroku maluje się pewne lekkie i dobrotliwe lekceważenie dla kole-

całokształt wiedzy nabytej w szkole. Po złożeniu egzaminów, uczeń otrzymuje dyplom pilota, wydany przez Międzynarodową Federację (F. I. A.). O ile uczeń nie odbywał jeszcze służby wojskowej, jest obowiązanym odsłużyć swój czas przepisany w wojskach lotniczych. O ile służbę wojskową już odbył, musi dodatkowo odsłużyć 10 miesięcy, jako pilot w wojsku. Otrzymuje tam wykształcenie bojowe i z Ministerstwa Spraw Wojskowych Dep. IV. tytuł i odznakę pilota wojskowego. Wybór pułku lotniczego zależy w tym wypadku od ucznia.

Jak już wspomniałem, życie w szkole ma wiele wspólnych cech z życiem klasztornem. Przyczynia się do tego nie udzielanie urlopów, za wyjątkiem: świątecznych i w wypadkach nagłych. Prócz tego, kandydat który coś nie coś przeskrobał, odbywa pokutę, coprawda nie w postaci spania na gołych deskach i poszczenia we wszystkie dni tygodnia, ale w sposób bardziej wpływający na jego lotniczy umysł, a więc zakaz latania, dyżur w sali koszarowej i t. d. Jest to rygor tak troszkę wojskowy, osładza się go jednak to, że można nosić „mundur“ — cywilny.

Należy jeszcze rzec parę słów o organizacji i władzach szkoły. Otóż szkoła należy do S. A. Samolot i jest jednostką samodzielną.

Na czele szkoły stoi Dyrektor por. rez. pilot Czesław Wawrzyniak. Instruktorzy: szef-pilot E. Hołodyński oraz piloci: J. Wawrzyniak, W. Wieczorek, J. Skrzypek. Kierownikiem kursu teoretycznego jest inż.-pilot M. Bohatyrew. Z ramienia M. S. Wojsk. Dep. VI. jest oficerem kontroli por.-pilot St. Pawluć.

Szkoła posiada 6 samolotów Hanriot H 28, (z tych dwa ufundowane przez L. O. P. P. Poznań), 4 samoloty przejściowe H 19, prócz tego do dyspozycji dla lotów treningowych cztery Breguet'y 14 A 2, trzy Bristol Fighter i trzy Potez'y 15 A 2. Samoloty zahangarowano tymczasowo na terenie wojskowym, wkrótce jednak przeniesie się je do hangaru własnego 20 samolotów, obecnie w budowie.

Wspólność Szkoły z wytwórnią Samolot daje korzyść szybkiego remontu i zamiany części uszkodzonych samolotów i silników z czego wynika szybkie i intenzywne szkolenie.

Na zakończenie apel do przyszłych uczniów, ew. do już szkolących.

Należy pamiętać o tem, że będąc uczniem pilotem jest się zarazem jednostką, z której państwo przy wielkim wkładzie środków materjalnych chce uczynić przyszłego członka naszej siły zbrojnej. Należy więc sprawę wyszkolenia na pilota traktować poważnie i pamiętać zawsze o tem, że ten wkład, który w Was Państwo czyni, musi przynieść duży procent. *W. Korbel.*



Cywilna Szkoła Pilotów przy fabryce „Samolot" w Poznaniu.
Dyrektor szkoły i instruktorzy. 1. Dyr. por.-pilot rez. Czesław Wawrzyniak. 2. Szef-pilot E. Hołodyński. 3. Pilot W. Wieczorek, pilot J. Wawrzyniak, pilot J. Skrzypek.

Jak powinien postępować pilot by uniknąć przymusowych lądowań.

Ciąg dalszy.

Śmigło należy ustawić tak, by tworzyło z osią podwozia linję równoległą. Baczyć by nikt nie stawał na skrzydła samolotu, lecz jedynie na części skrzydeł odpowiednio do tego celu pokryte blachą. Gdy płatowiec jest w szopie hangarowej, należy w razie wykonywania prac w kadłubie, lub ponad nim wchodzić zapomocą schodków monterskich, i o ile możności wykonywać prace stojąc na nich. Pod silnikiem u spodu umieścić prostokątne naczynie blaszane szerokości 50 cm., a długości 100 cm. celem zbierania smarów ściekających z silnika. Tak więc wyglądałby samolot w hangarze.

Przejdźmy kolejno do czynności przed lotem. Zanim mechanicy usuną kozioł z pod kadłuba i podpórki z pod kół należy zbadać płozę ogonową i amortyzację, następnie oś główną, pomocniczą i amortyzację przednią. Nie należy zapominać o przeglądnięciu czy koła są smarowane i zaklinowane pierścienie. Bardzo często klinek wypadnie, amortyzacja źle dociągnięta popuści podczas startu lub lądowania i uszkodzenie płatowca gotowe. Nie zapominajmy o stanie prężności i całości opon. Dalsza nasza praca będzie przegląd linek, czy taśm stalowych i ściągaczy. Tu zbadamy:

a) czy są odpowiednio naciągnięte
b) czy są w odpowiednich miejsach smarowane i zabezpieczone.

Po tej kontroli przejdziemy do sterów, a mianowicie czy chodzą lekko i czy się nie zluzowały.

Czy są dostatecznie zabezpieczone i czy części linek sterowych wystawione na działania atmosferyczne są lakierowane i natłuszczone. Przy tej sposobności należy stwierdzić, czy bolce łączące skrzydła z kadłubem są należycie umocowane i zabezpieczone. Będąc w siedzeniu obserwatora czy pilota, należy wypróbować zamek od pasa bezpieczeństwa i jego przymocowanie. W końcu kontrolując śmigło sprawdzić czy nie posiada pęknięć i niebezpiecznych rysów, czy słoje drzewne się nie rozczepiają, czy płaty się nie rozklejają, czy śmigło jest przyciągnięte i czy mutry są zaklinione. Po przeprowadzeniu tych najelementarniejszych czynności celem zabezpieczenia płatowca przejdziemy do oglądnięcia silnika. A więc przedewszystkiem kontrola, czy zbiorniki są zupełnie wypełnione, czy zegar benzynowy funkcjonuje. Następnie badamy stan oliwy w silniku i w zbiorniku. Przed nalaniem benzyny i oliwy sitka należy przeczyścić benzyną i nalewać przez skórkę jelenią (irchę). Po uzupełnieniu wody w chłodnicy, przejdziemy do kontroli łączników gumowych, czy pierścienie zacieśniające są dobrze dostosowane. Kontrolujemy czy mutry przytrzymujące cylindry do karteru nie mają rysów i są zabezpieczone. Dalej badamy czy magneta nie są w podstawach zluzowane. Badamy połączenie kabli magneta z świecami i czystość tychże. Zdolność palenia świec przy silnikach 300 i 400 MK winniśmy zbadać pod ciśnieniem. Przeglądamy czy sprężyny od zaworów są w należytem porządku, czy tarcz rozdzielcza nie jest zaoliwiona (specjalnie przy silnikach wirujących oraz Lorraine-Dietrich) i czy węgielek nie jest pęknięty lub sprężynka doprowadzająca tenże się nie zacina. W końcu spróbujemy czy dźwignie są w porządku a mianowicie:

dźwignie a) do gazu
b) od zapału
c) od dodatkowego powietrza
d) od chłodnic

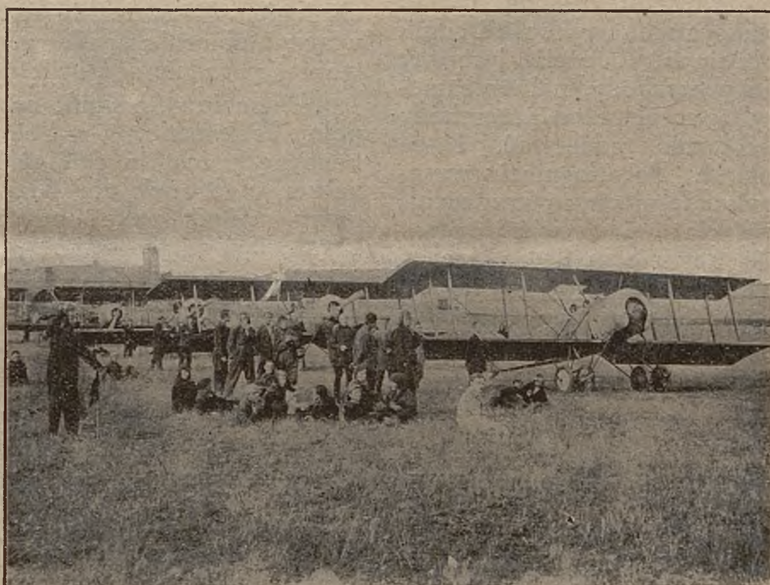
Sprawdzamy kraniki od benzyny i oliwy, ciśnienia etc. zależy z jakim typem płatowca mamy do czynienia. Po dokonaniu przeglądu należy pod zawory nalać nafty, przekręcając zarazem kilkakrotnie śmigło.

Przejdę teraz do analogicznych wskazówek przy silniku wirującym.

Przy silniku wirującym, należy przeprowadzić następującą kontrolę:

a) świec (ich zdolność do zapłonu)
b) magneto
c) tarcz, kontaktów i węgielka
d) napięcia sprężyn zaworowych i ich funkcjonowania
e) rozmieszczenia normalnego i napięcia kabli
f) czy środki pędne i smary są uzupełnione i czy przewody prowadzące od zbiorników nie są zatkane.

Po tych pracach dopiero wytaczamy samolot z hangaru i teraz należy przeprowadzić kontrolę silnika podczas pracy. Przeoczenie czasem najdrobniejszego błędu, może spowodować ciężką katastrofę. Nie należy zapominać, że próbując silnik należy nagrzać go odpowiednio, aż termometr wskaże żądaną temperaturę, która jest określoną na zegarze za pomocą strzałki. Gdy więc osiągnęliśmy żądaną ciepłotę silnika próbujemy zapłon na magneto I i II. Gdy to jest w porządku ogladniemy zegary: benzynowy, oliwny, ciśnień, próbujemy czy żaluzje chłodnicy się otwierają i nastawimy w razie potrzeby wysokościomierz na zero (często bowiem z powodu zmiany ciśnienia strzałka na nim się przesu-



Szkoła pilotów. Ruch na starcie . . . Z prawej strony startujący płatowiec szkolny.

wa). Spoglądamy na busolę czy wskazuje nam normalnie północ. Potem dajemy znak mechanikom, którzy wyciągają klocki z pod kół i odprowadzają samolot na linję startu. Kolować należy wolno. Szybkie rolowanie zmusza mechaników do biegu, do czepiania się za skrzydła w nieodpowiednich miejsach i może spowodować zderzenie się z innym płatowcem, podjeżdżającym również na start. Lepiej jest zupełnie nie rolować, lecz podprowadzić samolot na start, tam dokonać próby i stamtąd startować. Ustawienie samolotu przy próbie silnika jak również jego start winien odbywać się bezwzględnie pod wiatr. Linja startu powinna być obraną tak, by wybieg z niej umożliwiał rolowanie samolotu startującego przynajmniej na 200—300 mtr., pozatem obierać start najdalej od wszelkich nierówności i przeszkód w terenie.

Należy unikać startu na wodę, lasy i budynki. Samolot oderwać od ziemi wtedy, gdy tenże nabrał już odpowiedniego rozpędu, osiągnął tocząc się kołami po ziemi maksymalną szybkość i silnik pracuje na pełnych obrotach. Jeżeli jesteśmy zmuszeni startować na przeszkody, należy samolot za pomocą steru głębokości przed przeszkodą podusić, poczem energicznie poderwać, i za przeszkodą znowu podusić. Po osiągnięciu wysokości 100—200 mtr. wykonać pierwszą krzywiznę, niezapominając, że samolot w krzywiźnie powinien posiadać szybkość, aby nie ześlizgnął się na skrzydło. W locie można zredukować gaz do dozwolonej ilości obrotów. Jeżeli powietrze jest niespokojne, pilot nie powinien się denerwować, i nie odparowywać nagle i nerwowo podmuchów wiatru. Należy wynaleźć sobie odpowiednią wysokość, gdzie spokojne pasmo powietrza pozwoli odbywać dalszy lot bez przeszkód. Jeżeli rolujemy w zimie często nalepiające grudy śniegu utrudniają toczenie się samolotu. Aby tego uniknąć należy opony wysmarować tłuszczem. Po omówieniu startu przejdziemy do następnego rozdziału p. t. usuwanie defektów podczas lotu.

Nie zawsze gdy zauważymy, że silnik nie pracuje normalnie, należy zaraz lądować. Pilot znający swój silnik i płatowiec rozpozna odrazu czy należy dalej kontynuować lot i czy defekt nie da się zaraz usunąć. W wypadku gdy silnik zacznie powoli ale stale zdawać na obrotach wskazuje nam, że ciśnienie na benzynę się zmniejszyło z powodu nieszczelności łączników lub obciskających je pierścieni. Mogą być również nieszczelne zawory lub ciśnienie na benzynę uchodzi zwolna.

Środek zaradczy: Spikować i dopompować ciśnienie. W razie nie możności dopompowania, włączyć zbiornik spadowy. Na nieszczelność zaworów poradzić w powietrzu nie możemy.

W razie gdy silnik nagle stanie? powód zupełny brak benzyny w zbiorniku lub ciśnienie na benzynę przestało działać lub przewód zupełnie zatkany. Środek zaradczy: przełączyć na spadowy. Silnik puka? przyczyna. późne palenie. Przełączyć na wczesne.

Mogą być również w tym wypadku i inne powody jak np.:

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Szczudłowski, mjr.-pilot.

Obrona przeciwlotnicza z ziemi a lotnictwo.

(Ciąg dalszy.)

Nie można też zapomnieć o akcji policyjnej i kontroli strefy powietrznej, przez którą, w myśl obowiązującej konwencji międzynarodowej, przelatywać będą powietrzne statki handlowe w czasie pokoju. Główny ciężar tej akcji spoczywać będzie przez obserwację i kontrolę rejestracyjnych międzynarodowych znaków powietrznych oraz sygnalizację strzałami działowemi, reflektorami oraz światłami i rakietami, na barkach obrony przeciwlotniczej z ziemi, wzdłuż szlaków przelotu dozwolonych do międzynarodowego użytku w strefie powietrznej ponad Polskę. Role między obroną przeciwlotniczą z ziemi, a powietrzną rozdzielą się, obrona przeciwlotnicza z ziemi obejmie siłą rzeczy służbę niejako administracyjną, obrona przeciwlotnicza powietrza służbę wykonawczą. I w tym kierunku obie bronie muszą się wzajemnie uzupełniać.

Wartość powyższych wyników co do ustosunkowania użycia technicznego środków obrony przeciwlotniczej z ziemi i obronnego lotnictwa pościgowego zależy od ich skuteczności. Pod tym względem opinje są rozmaite, wartość zaś ich zależna jest szczególnie od tego, czy wygłaszają je fachowcy, obeznani dokładnie z techniczną stroną broni, czy też sąd jest subjektywny, bez wnikania w istotę rzeczy.

Dotknijmy również i tej sprawy.

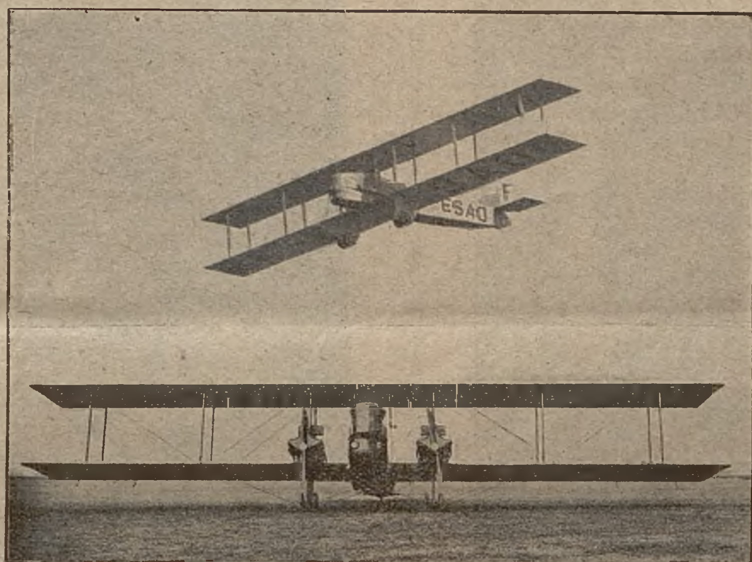
Taktycy i technicy artylerji ziemnej, zorganizowawszy obronę przeciwlotniczą z ziemi ze szczególnem uwzględnieniem przedewszystkiem artylerji przeciwlotniczej bez dalszych środków pomocniczych, oceniali tę broń pod względem osiągniętych rezultatów krytycznie, kwestjonując liczbę zastrzelonych płatowców jako zbyt małą w stosunku do kosztów zużycia materjału. Podstawą rozważań ich nie było właściwe zadanie obrony przeciwlotniczej z ziemi, a w szczególności także artylerji przeciwlotniczej, której celem jest przedewszystkiem utrudnić zadanie lotnictwu rozpoznawczemu i niszczycielskiemu przez ciągłe jak najskuteczniejsze zagrażanie znajdującemi się w rozporządzeniu środkami, co w pełnej mierze osiągnięto. Z drugiej strony główny wysiłek organizacyjny poświęcono lotnictwu, tak ważnemu z powodu jego działań czynnych, kładąc przytem nacisk na techniczną stronę rozwoju płatowców.

Wręcz odwrotnie organizację obrony przeciwlotniczej z ziemi przeprowadzono doraźnie,

sprzęt artyleryjski oddano do użycia nietylko pod względem balistycznym, lecz nawet stosowanych urządzeń, więcej niż mierny, techniczną zaś stronę rozwoju i organizacji tego sprzętu traktowano, z powodu ograniczania wydatków na te cele, po macoszemu. Jeżeli pomimo to egzamin dla obrony przeciwlotniczej z ziemi wypadł pomyślnie, to głównie dlatego, że zasada organizacyjna okazała się zdrowa i że myśl ludzka nawet z niedostatecznego sprzętu potrafiła zrobić znośne narzędzie obronne, zaspakajające i moralne potrzeby oddziałów i faktyczne, skoro z broni tej nietylko nie zrezygnowano, ale zaczęto stawiać jej coraz to większe wymagania. Czas przeto najwyższy część tej energji, stanowczości kosztów, które poświęca się organizacji lotnictwa i technicznemu rozwojowi konstrukcji płatowców, zużyć również na technicze przysposobienie sprzętu, używanego przez środki obrony przeciwlotniczej z ziemi, gdyż naocznie przekonywujemy się, że zależnie od poziomu organizacyjnego np. artylerji przeciwlotniczej w państwach obcych, oraz zależnie od używanych metod i szybkości wylotowej dział, prawdopodobieństwo trafności celu jest równe artylerji ziemnej, a z uwzględnieniem zupełnej swobody ruchu celu, nawet w artylerji przeciwlotniczej nierównie korzystniejsze.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Ppłk. Dr. Eugenjusz Baranowicz.
(Bellona).



Z góry: Płatowiec na którym zdobyli piloci Drouhin i Landry rekord długości lotu (45 godz. i 12 min. na przestrzeni 4.400 km.)

Z dołu: Farman „Goliath".

Jak poprzedni „Lotnik" doniósł, rekord ten został pobity we Francji na lotnisku w Etampes pod Paryżem. Piloci Drouhin i Landry (ten ostatni jest w Polsce znanym, przeleciał on Farmanami komunikacyjnymi z Francji do Polski, do Poznania dla linji Aero) wznieśli się 7 sierpnia na płatowcu Farmana wyposażonym w silnik Farmana 500 MK. Dane charakterystyczne tego płatowca odznaczają się na pierwszy rzut oka, jako zawierające w sobie wszelkie nowości ostatnie. Po raz pierwszy występuje płatowiec i silnik tej samej firmy. Płatowiec ten był prawdziwą latającą cysterną benzyny, zawierającą 4.200 litrów. Silnik Farman 500 MK. jest znanym z poprzednich rekordów światowych. Piloci startowali o godz. 5 min. 30 rano dnia 7 sierpnia, lądowali o godz. 2 min. 42 dnia 9 sierpnia.

KRONIKA

CZECHY.

Nowy silnik lotniczy. Czechosłowacka fabryka siników „Walter" wypuściła nowy typ silnika lotniczego. Jest to 9 cylindrowy silnik gwiaździsty typu angielskiego „Jupiter".

Z związku pilotów czechosłowackich. Na ostatnim zebraniu został wybrany prezesem znany pilot sportowiec Dr. Zdenek Lhota.

Nowy płatowiec. Zakłady lotnicze Aero wypuściły nowy typ płatowca bojowego A. 19. Typ ten powstał z znanego A. 18 i jest jednosiedzeniowym płatowcem pościgowym wyposażonym w silnik Perun I. 185 MK.

FRANCJA.

Konkurs „Military-Zenith 1925-26". Na rok rocznie odbywający się we Francji konkurs wojskowych płatowców pościgowych, nazywający się „Military-Zenit" zgłosiła firma Nieuport-Delage swój udział z płatowcem Nieuport-Delage 29 wyposażonym w silnik Hispano-Suiza 300 MK, piloto-

wanym przez sierżanta Latape, który ostatnio przeleciał 2.810 km. z 14 międzylądowaniami w czasie 15 godz. 8 min. i 7 sek.

Konkurs w Villacoublay. Na konkurs płatowców pościgowych w Villacoublay zgłoszono większość płatowców z silnikami Hispano-Suiza, między innemi: Nieuport-Delage 42 z silnikiem 450 MK pułap 7.500 m, szybkość przy ziemi 266,84 km. godz, Nieuport-Delage 46 z silnikiem 450 MK, w ,,W" pułap 7.900 m. szybkość przy ziemi 252,54 km. godz. Spad Bleriot z silnikiem 450 MK w „W" pułap 8 000 m. szybkość przy ziemi 245 km, godz.

WŁOCHY.

Rajd Lotniczy. Major de Pinedo, który, jak doniół „Lotnik" przeleciał w lipcu z Rzymu do Melburne w Australji, wyruszył 6. sierpnia z Australji do Tokjo. W czasie do 23. sierpnia przeleciał przez Gwinę, Celebes do Filipin.





Wojskowa Szkoła Pilotów w Bydgoszczy.

Z powodu braku miejsca artykuł o Wojskowej szkole w Bydgoszczy podamy w następnym numerze. Podajemy natomiast fotografje, po lewej stronie, Komendanta Szkoły ppułk. pilota Kieżuna i po prawej majora pilota Grabińskiego Szefa Wyszkolenia. Pracy wyżej wymienionych zawdzięcza Szkoła w znacznej mierze swój wielki rozwój i znaczenie.

NIEMCY.

Nowe płatowce L F. G. Stralsundzkie zakłady Luft-Fahrzeug-Gesellschaft wypuściły nowy płatowiec cały z metalu. Części wewnętrzne zbudowane są ze stali „Krupp V. 2 a" pokrycie z lekkiego metalu „Lantal", nowego produktu Aluminiumwerke Lantawerk. Dotąd wykonano trzy zasadnicze typy V. 40 z silnikiem Siemens 75 MK., V. 42 z sześciocylindrowym Mercedesem 100 MK. i V. 44 z 100-konnym silnikiem Bristol „Lucifer".

RUMUNJA.

Nowe zakupy. Rząd rumuński zamówił w zakładach Fokkera w Holandji 50 pościgowych płatowców Fokker D. XI. Angielskie sfery lotnicze wyrażają wielkie niezadowolenie, że firmy angielskie nie umieją wykorzystywać konjunktur i sprzedawać swoich wyrobów. Dla polski jest to bardzo dobrym znakiem, może nareszcie firmy angielskie będą skłonne zmienić swoje wygórowane warunki.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

IKAR ZWYCIĘZCA.

POWIEŚĆ.

(Ciąg dalszy.)

17.

Jemu zaś oddech zamarł w piersiach od tych słów. — Jakże to? Więc wtedy, tego okropnego wieczoru ona pożałowała swego postępku? Jakżeto, chciała go zawrócić? Sama mu to teraz mówi... więc, więc co?

Ogarnęła go rozpacz pomieszana z przedziwnem uczuciem bolesnej rozkoszy. Tyle przecierpieć, przejść te wszystkie męki, tęsknoty, desperacje i teraz dowiedzieć się, że było to... Nie, nie, to przecież szaleństwo może ogarnąć.

Ona zaś widząc, że Marek nic nie odpowiada, ciągnęła dalej:

— Niechże się pan rozrusza — taki pan ponury, że okropność. Czy aż taką przykrość sprawia panu mój widok? — zajrzała mu w oczy z uśmiechem.

Nie mógł się zdobyć na żadną odpowiedź. Nie myślał, lecz błąkał się w plątaninie tłoczących się naraz i migocących, jak taśma filmowa, myśli i obrazów. — Słowo dane Zosi, nagłe spotkanie z Lili, obowiązek i zrywające się znów z uwięzi uczucie, nieufność, strach uwierzenia w te słowa, które padły przed chwilą, a nadewszystko piekąca świadomość niemożliwości rozwikłania tej pogmatwanej własnemi rękoma sytuacji, przepaść nieubłaganie rozdzielająca ich w tej chwili — jak rozszalały motor huczało mu w głowie, nie pozwalając znaleźć słów na sklecenie bodaj zdawkowego frazesu.

Szli tak czas pewien w milczeniu, zanim się zdołał opanować, zawstydzony i zły z powodu tak jawnie okazanej słabości.

— Niech mi pani wybaczy moje zachowanie, ale tak nagle panią spotkałem, w tak nieprzewidzianych okolicznościach — wykrztusił wreszcie plącząc się i zacinając.

Przerwała mu ruchem ręki.

— Dobrze. Niech pan się nie tłomaczy. A teraz zapomnijmy o tem co było... Czy chce pan pójść ze mną do „Qui pro quo"?

Chciał odmówić, lecz prawie mimowoli skinął głową na znak zgody. — Zresztą, usprawiedliwiał

się, całe to spotkanie zdarzyło się po za jego wolą, a nawet wbrew woli. On jej nie szukał, a nawet przeciwnie — poszedł w Aleje, żeby jej nie spotkać. Poprostu jakaś siła wyższa. Przeznaczenie.

Na cóż zresztą zdałby się teraz ten bunt? To się już stało. Wiedział, że utracił spokój bezpowrotnie. Choćby się teraz zdołał od niej oderwać i uciec, będzie się błąkał bezradny i bezsilny, jak śmiertelnie zranione zwierze, które nie potrafi z rany wydrzeć zabójczego pocisku. — Powiedziała mu przecież, że wówczas, tam, żałowała... Więc... więc cóż się teraz kryje w tych słowach? Przemazanie wszystkich minionych cierpień, zawodów, upokorzeń, czy może nowa udręka i rozpacz?

Lili po pewnym czasie zaczęła mówić. Podług swego starego zwyczaju mówiła tak, jakgdyby ich wzajemnych stosunków nigdy nie była zamąciła najmniejsza chmurka. Z żywością i swobodą opowiadała mu najnowsze swe wrażenia, mieszając opowiadanie o śmiesznie zakochanym Zabielskim z niedyspozycją kasztanki, „Arjadny", która od pewnego czasu stała się leniwa i narowista, że nie sposób jeździć na niej, przyczem z zupełną swobodą zasięgała rady Marka, czy nie należałoby jej tj. „Arjadny", „wydać za mąż". Potem parę informacji o zdrowiu cioci Szumskiej i o tem, że ta poczciwa starsza dama bardzo się dziwi, czemu Marek tak dawno ich nie odwiedzał; następnie — sensacja! sensacja! ach panie Marku! — ten sentymentalny kapitan Stukło oświadczył się.

— Uważa pan, najformalniej mi się oświadczył. Nawet z bukietem, jak u Bałuckiego! No temu rzeczywiście porządnie do głowy stukło! Pomysł, phi!

I odrazu zwrot:

— A pan zniknął jak kamfora. Właśnie w porę! Nawet mnie nie miał kto bronić swą osobą i obecnością przed wszystkiemi Stukłami i Zabielskimi.

I potem, gdy weszli w boczną jakąś ulicę, głosem cieplejszym, łagodniejszym:

— I bardzo się pan na mnie gniewa? Co? — Ja taka jestem warjatka. Palnę głupstwo, a potem żałuję...

Wzięła go pod rękę, nieznacznie zaglądając w oczy.

Nie wiedział co odpowiedzieć. Czuł tylko, że mu dech w piersi zamiera. Ten głos jej łagodny, jakby zgaszony, ten lekki, ledwie dosłyszalny, a przecie taki palący uścisk ramienia...

Wszystkie punkty oporu rozsypują się w nim jak mydlana bańka. Czuje, że w tej chwili gotówby zrobić dla niej wszystko czegoby zażądała.

Zosia? A niech! Co mu Zosia? — Niechże się świat wali.

Nie może jednak przemówić, tylko ręką ujmuje jej dłoń i przyciska ku sobie mocno, mocno. Chciałby jej teraz coś odpowiedzieć, ale nie wie co. Nadmiar uczuć, myśli, słów tłoczy się w nim szukając ujścia...

Idą tak dalej milcząc, zbliżenie niezmiernie a przecie tak mocno, tak gorąco, wyłącznie...

Przedstawienie było jakieś tam, zdaje się bardzo zabawne, bo ludzie śmieli się przez dwie godziny z wielkiem zadowoleniem.

Marek nie wiele widział z tego, co się działo na scenie. — Siedząc w loży, wespół z jakiemiś dwiema obcemi osobami, przed sobą miał Lili, która całkowicie pochłonięta sceną bawiła się doskonale, on zaś miał czas zastanawiać się nad tem co się stało.

Po pierwszych chaotycznych wrażeniach tego wieczoru przyszło nań niejakie uspokojenie, lecz z niem razem i pewna trzeźwość myślenia, która kazała mu zastanowić się nad konsekwencjami, płynącemi ze świeżo zaszłych wypadków.

Nieuniknione zerwanie z Zosią, a co za tem idzie cichy dramat domowy, przykry konflikt z najbliższą rodziną — to był pierwszy cierń w nowej sytuacji.

Pytanie — co zrobi Zosia? Marek zdawał sobie sprawę, że zrywając, musi potargać nietylko ten formalny związek, łączący ich wobec najbliższych, ale przedewszystkiem musi zadać nieubłagany cios, czemuś głębszemu, co tkwi w niej, a co tak lekkomyślnie wzbudził dla jakiegoś kaprysu chwilowej słabości chorych nerwów i zmęczonej wyobraźni. Czuł w dodatku, że, niszcząc w niej to rozbudzone uczucie, niszczy coś cennego, czego wartości nawet ogarnąć nie potrafił.

Mimo wszystko, postanowienie niemal już zupełnie w nim dojrzało. Bądź jak bądź zerwać musi. Prosta szczerość zakazuje tak postąpić, a konsekwencje nieuniknione wśród najbliższych trzeba znieść i przecierpieć. Czemże zresztą może być to cierpienie, wobec tej niebotycznej nagrody, jaką nieomal że już otrzymał w tych krótkich paru jej słowach.

Mimo szczęścia i decyzji powziętej uczuwał wewnętrzny posmak goryczy.

Gdy wyszli z teatru, Lili znów śmiało ujęła go pod rękę i przycisnęła się do jego ramienia. Była w doskonałym humorze i rozbawiona przedstawieniem. Chciał dostroić się do jej tonu i nie mącić tego pogodnego nastroju, jaki tak nagle zapanował między nimi.

Lili snuła projekty.

— Co pan będzie robił latem? Nie wie pan jeszcze, naturalnie. Więc pojedziemy do Zakopanego, albo nie — lepiej do Gdyni lub do Zoppot. Morze, ach panie Marku, jak ja kocham morze. Ja pojadę z ciotką, a pan osobno i tam się spotkamy. Będziemy się kąpać — od rana do wieczora! Będziemy jeździć żaglówką w pełnem, gorącem słońcu, będziemy się opalać na wierze. Opalę się na mulatkę — zobaczy pan jak mi będzie ładnie Co, będzie mi ładnie? Co? — potrząsnęła jego ręką. — Ale musi pan być wesoły, śmiejący jak ja. Rozumie pan, bo ja nie znoszę ludzi smutnych, ja nie mogę, nie mogę być poważna. — No, będzie pan wesoły? — zajrzała mu w oczy.

— Czy ja wiem? Czy to ode mnie zależy być wesołym?

— A od kogoż?

Zawahał się chwilę, ważąc swe myśli, zanim odezwał się.

— Pani wie, Lili, od kogo to zależy. Zna mnie pani tak dawno i z tamtych dawnych czasów, kiedy byłem wesoły. Pani to wie najlepiej.

Spoważniała nagle i zamyśliła się. Markowi zaś serce zabiło jak młotem. Czuł, że teraz musi się wyjaśnić to wszystko, co zawisło pomiędzy nimi tego wieczora. Lecz Lili szła zamyślona dość długo, zanim się znów odezwała, a głos jej teraz brzmiał inaczej — poważny i zabarwiony jakby nutą smutku.

— Źle zrobiłam, zatrzymując pana dzisiaj. Źle. Moja wina i za to pana przepraszam.

.... Dojmujący chłód przeniknął Markową czaszkę...

— ...Jestem jak zawsze roztrzepana. Ja wiem co pan myśli i dla tego mi żal, żem to zrobiła. Ja pana tak bardzo lubię, panie Marku, że gdybym mogła pana pokochać, to kochałabym pana bardzo, bardzo... Ale ja nie mogę – trudno, tego nie można sobie nakazać...

Marek słuchał tych słów, jak człowiek, którego ze snu cudownego budzi nieubłagana rzeczywistość. Żal za prześnionym snem łączy się z trzeźwą, przykrą świadomoścą rzeczywistości, która przecież musiała przyjść zupełnie naturalnie, już we śnie niejasno przeczuwana. Był zresztą w tej chwili tak dziwnie otępiały od nadmiaru cierpienia, że go nawet nie czuł.

Dochodzili do domu. Po pustej zupełnie ulicy hulał, zerwawszy się skądś z zaułków, wiatr i gasił co chwila gazowe latarnie. Marek widział wyraźnie gasnące, to rozbłyskujące na nowo światła i jakby to jedynie zjawisko przenikało do jego świadomości gonił wzrokiem ślad wiatru znaczony migotem płomieni.

Lili zatrzymała się przed bramą i pociągnęła guzik dzwonka. Odruchowo zdjął kapelusz i ujął jej dłoń.

— Tak, tego nie można sobie ani nakazać, ani zakazać, i to jest jeszcze gorsze — powiedział nagle, jakby do siebie i zdziwił się własnym głosem zdawało mu się bowiem, że tak tylko pomyślał.

Ona zaś patrzyła na niego po raz pierwszy może z prawdziwym żalem, jednocześnie zaś czuła się zupełnie bezsilną.

W bramie rozległy się kroki stróża i brzęk kluczy.

Zanim Marek zdołał się zorjentować, wspięła się na palce i, chwytając drżące jego ramię, na krótką, jak mgnienie powiek, chwilę przylgnęła gorącemi wargami do jego ust.

— Biedny mój, biedny...

Chciał ją przytrzymać za rękę, lecz w tej chwili stróż otworzył bramę.

— Dobranoc panu, dziękuję za odprowadzenie. Jeżeli pan będzie mógł, to proszę jutro przyjść o szóstej — mówiła już zwykłym wesołym, dźwięcznym tonem. — Dobranoc.

Ciężka brama zamknęła się za nią z łoskotem.

Błąkał się bezmyślnie, jakby pogrążony we śnie hypnotycznym. Bezwiednie skręcał w zaułki, przecinał place, mijał jedne ulice, inne przebiegał od końca do końca po to,, by nagle zawrócić i zboczyć w przecznice. Nie wiedział nawet dobrze czy myśli, czy też to tylko senna wyobraźnia przesuwa przed jego oczyma niezrozumiałe jakieś obrazy.

Chwilami, jakgdyby odzyskując przytomność, usiłował powiązać jakieś zdania, które się nagle rozpierzchały w chwili, kiedy je właśnie miał sformułować. Przystawał wówczas, i, trąc czoło, uporczywie powtarzał jakiś męczący refren zagubionej myśli, siląc się nadarmo doczepić doń jakąś treść.

Miał tylko niejasne poczucie pustki wokół siebie. Zdawało mu się, że otaczają go wkoło jakieś naotyczne zwaliska, zburzonych własnoręcznie gmachów, a ponad niemi zawisł ciemny nieprzenikniony horyzont mroku. — Wokół jest wszystko jednakie, beztreściwe, zimne i pozbawione wszelkiej barwy. Otacza go nicość, czająca się w zakamarkach bezkresnego pustkowia.

Odpowiedzi Redakcji.

P. K. S. w Pniewach. Ochotnik lotnictwa po odsłużeniu 2 lat obowiązkowych musi poddać się badaniu komisji lekarskiej o ile nie służył w wojsku jako pilot. W wypadku, gdyby Pan chciał wstąpić do szkoły lotniczej po odsłużeniu służby wojskowej, musi Pan jeszcze dodatkowo odsłużyć 10 miesięcy po ukończeniu szkoły lotniczej. Służba powyższa jest ekwiwalentem za wyuczenie się latania. Za naukę latania w szkole cywilnej płaci Dep. IV. Żegl. Pow.

P. L. A. w Kutnie. Dokładne wskazówki o wstąpieniu do istniejących szkół pilotów podajemy w numerze bieżącym. Po ukończeniu Szkoły nikt nie gwarantuje za posadę. Po za szkołą pilotów, do której potrzebnem jest wykształcenie 4 klas gimnazjum, otworzy się w krótce szkoła mechaników lotniczych, do której cenzus naukowy wymagany będzie niższy. Żadnych kursów dokształcających, o ogólnym zakresie, w lotnictwie się nie wprowadza i nie wprowadzi.

LOTNIK
ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Przedpłata: kwartalna (za 6 numerów) 2,20 zł.
z przesyłką poczt. w kraju 2,40 zł.
zagranicą 3,— zł.

Ceny ogłoszeń: drobne 10 gr. za słowo, wiersz napisowy 50 gr. Najtańsze ogłoszenie 1,50

Cennik ogłoszeń wysyłamy na żądanie.

Wydawca: Wielkopolska Centrala Książki.

Redaktor naczelny: pilot Bolesław Ostrowski.

Komitet redakcyjny: inż.-pilot M. Bohatyrew, pilot dr. Z. Dalski, red. Z. Marynowski, inż. Gustaw Mokrzycki, inż. Piotr Tułacz, pilot dyr. Czesław Wawrzyniak prezes Z. L. P., inż. W. Zalewski.

Adres Redakcji i Administracji: Poznań, pl. Wolności 14 a, telefon 53-78, adres telegr.: Lotnik Poznań.

Rachunek czekowy w P. K. O. nr. 206 896.

Za artykuły, przy których wysokość wynagrodzenia nie jest podana, płaci Redakcja podług własnego uznania.

Za dział redakcyjny odp. *Bolesław Ostrowski.*

Rozkład Lotów

Godzina	Kierunek	Godzina
I. Warszawa — Gdańsk		
8,30	Warszawa	17,30
11,30	Gdańsk	14,30
II. Warszawa — Lwów		
9,00	Warszawa	18,00
12,00	Lwów	15,00
III. Kraków — Lwów		
12,30	Kraków	10,45
15,15	Lwów	8,00
IV. Warszawa — Kraków		
8,45	Warszawa	15,00
11,15	Kraków	12,30
V. Kraków - Wiedeń		
12,30	Kraków	11,30
15,30	Wiedeń	8,30

UWAGI: Komunikacja codzienna z **wyjątkiem** niedziel **Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.** Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.

Polska Linja Lotnicza.

Przy zamówieniach prosimy powoływać się na ogłoszenie w „Lotniku".

GDZIE *można kupować i prenumerować czasopismo* „LOTNIK"

1. W administracji „LOTNIKA" - Poznań, pl. Wolności 14-a.

2. W administracji czasopisma „POSTĘP" - Poznań, Św. Marcin 37.

3. We wszystkich większych księgarniach w Poznaniu i na prowincji, spis których podamy w jednym z najbliższych numerów „LOTNIKA".

4. U wszystkich ulicznych sprzedawców gazet.

Drukarnia Robotników Chrześcijańskich Tow. Akc. w Poznaniu, Św. Marcin 37.